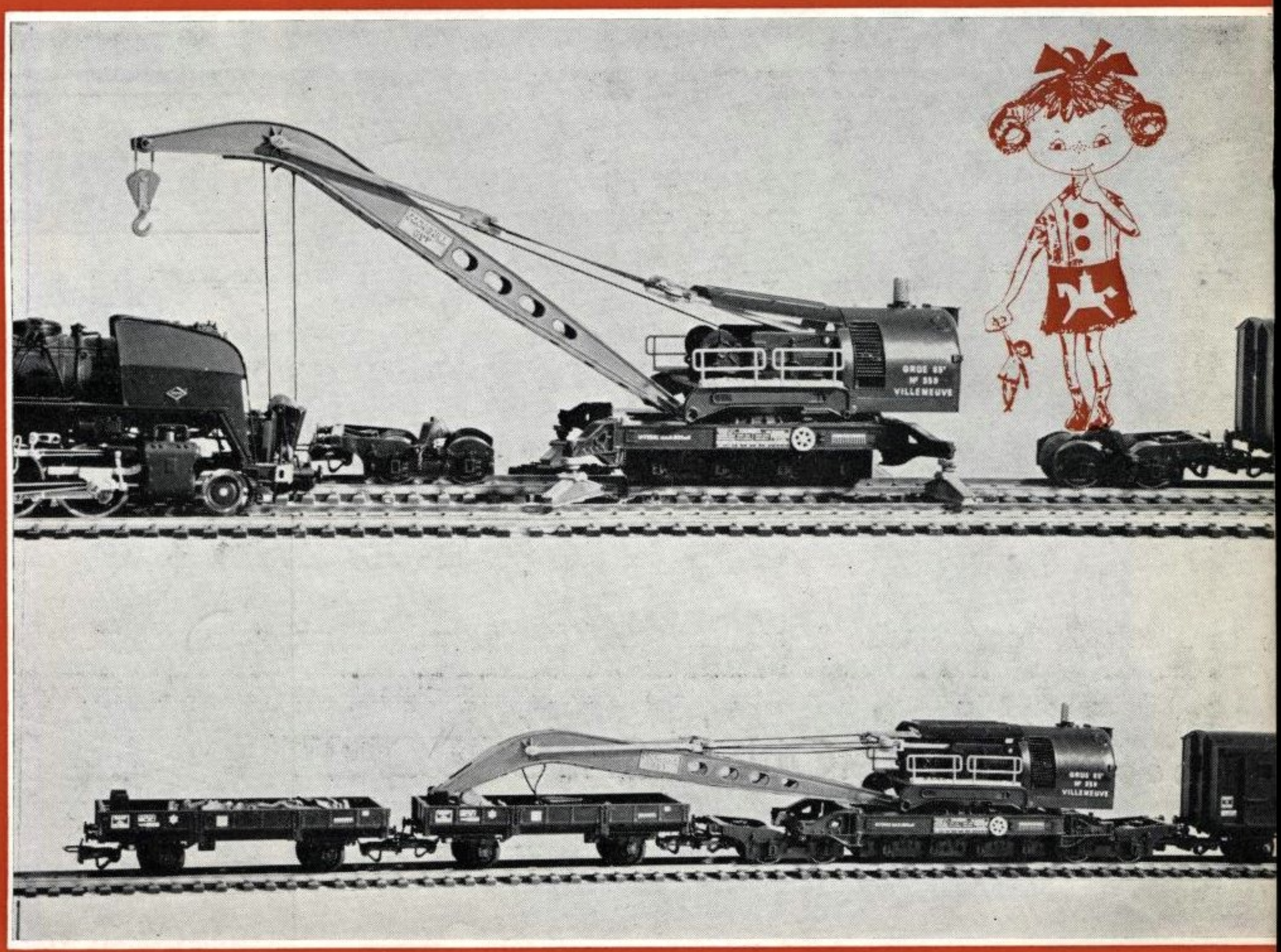
Loco. revue

N° 260
MARS 1966

La revue des amateurs de chemins de fer



N° 260 MARS 1966 - VOLUME XXV

PARIS
NUREMBERG

3,60 F

TOUTES LES NOUVEAUTÉS : SALONS DE PARIS ET DE NUREMBERG

Editions Loco-Revue, Le Sablen, Auray Morbihan

loco-revue

VOLUME XXV

Nº 260

MARS 1966

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

REVUE MENSUELLE
FONDÉE EN 1937

Membre fondateur de FERPRESS (Union Internationale de Presse Ferroviaire).

Parait le 1er de chaque mois

Directeur : Jean-Edmond FOURNEREAU, rédaction Jean FOURNEREAU Fils

Editions : LOCO-REVUE
Boite Postale 9 — 56 AURAY
Téléphone : 65
C. C. P. 2081-39 PARIS
R. C. Lorient 63 A 465

NOTA - La reproduction de tout ou partie des textes et clichés ci-inclus, ne peut être permise sans l'autorisation de l'Editeur.

Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.

Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications

Pour tous changements d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 0,50 frs en timbres postes. L'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse

SOMMAIRE

Le Musée de Nuremberg 108

Le 5e Salon International du Jouet à Paris 112

La Foire de Nuremberg 117

Le Plan du mois 118

Le Réseau de la Vendée 127

DANS NOTRE PROCHAIN NUMÉRO

(Sommaire provisoire)

Spécial Avril. — Au Musée des Transports de Nuremberg, 400 m de voie HO dans un décor changeant (suite). — Tous les détails sur les nouveautés présentées au Salon du Jouet à Paris et à la Foire de Nuremberg. — Des flancs de caisse de A7 Sud-Est (ex PLM) pour un WR "Jouef".

Notre Couverture — Our Front Cover — Unser Titelbild

En position travail et en ordre d'acheminement, voici une nouveauté JOUEF originale et très réussie : modèle HO d'une grue Cockerill de 85 t SNCF. (Voir notre reportage sur le Salon international du jouet).

Eine der diesjährigen JOUEF-Neuheiten : Cockerill-Kran der SNCF.

A modern SNCF wreck-crane, finely moulded and detailed, is one of the most interesting novelties from the big french trademark JOUEF.

Cliché Loco-Revue.

LOCO-REVUE est en vente dans toutes les **bonnes** Maisons spécialisées ainsi que dans les **Bibliothèques des Gares** S. N. C. F. de la Région Parisienne et des grandes Villes de Province (plus de 300 points de Vente dont 71 à PARIS).

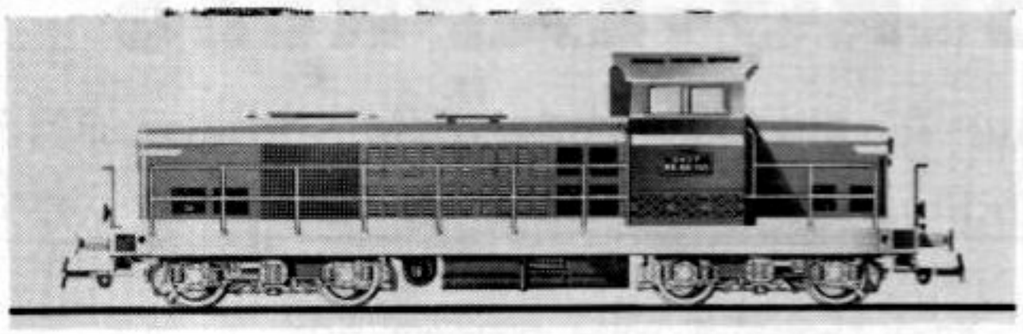
LOCO-REVUE est lue dans SOIXANTE CINQ nations du monde entier.

TARIF :	FRANCE	ETRANGER ×
Le Numéro Single Copy	3,60 F.	4,00 F. ou 3,00 DM. ou 5 SH. ou Dollar 0,80
Abonnement Annuel Annual Subscription	35 F. (1)	40,00 F. (2) ou 30 DM. ou 50 SH. ou Dollar 8,00

× POUR LA BELGIQUE - C. C. P. 6000-32 - BRUXELLES

(1) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 37.00

(2) AVEC EMBALLAGE CARTONNÉ F. 42.00



HO-JOUEF.

Locomotive diesel électrique pour services mixtes type BB 66 000.

LE JOUET FRANÇAIS - Paris

JOUEF, cette année encore, fait sensation aux Salons du Jouet avec quatre engins moteurs nouveaux et un matériel spectaculaire pour le parc "entretien" du réseau.

Parmi les engins moteurs, l'autorail panoramique joliment reproduit, présenté en détail et en avant-première en notre précédent numéro, est voué, nous n'en doutons pas, à un grand succès. Réf. 852 E, prix 35 F.

Vient ensuite une unité très intéressante également par le fait qu'elle est assez répandue sur notre réseau national, nous voulons parler des locomotives diesel BB 66 001 à 188 (en 1965, série en cours d'extension).

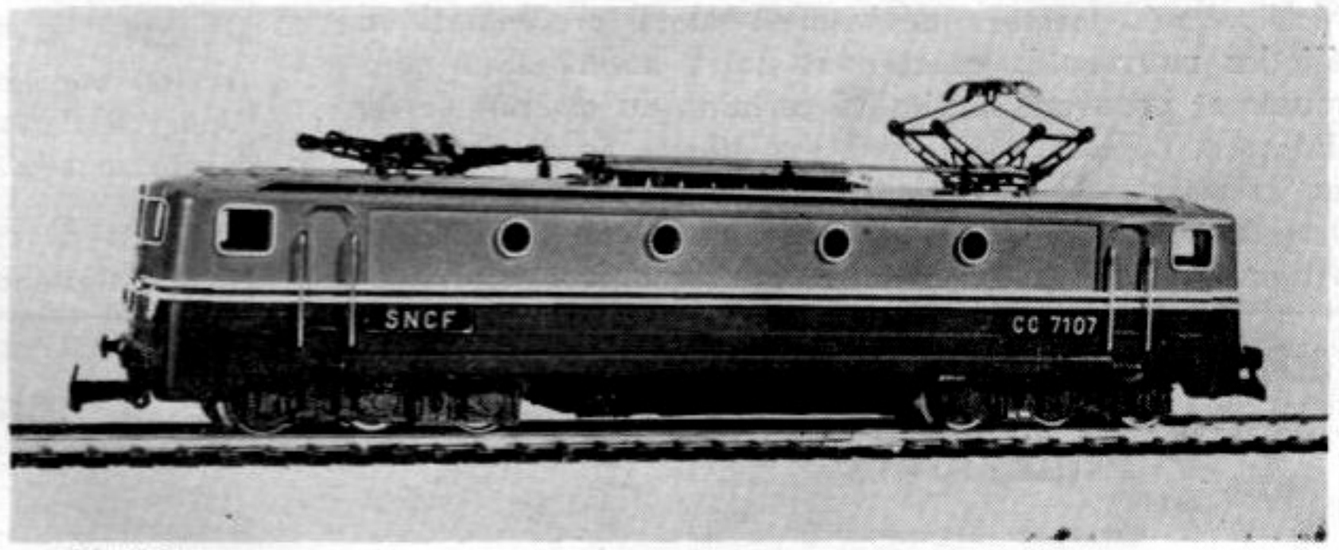
Quoique de dimensions assez exactes, le modèle JOUEF BB 66 150 présente malheureusement quelques différences de structure avec le prototype réel traité, et semble avoir bénéficié de détails particuliers propres à des séries distinctes des 66 000.

Ce modèle a ses quatre essieux moteurs selon la technique habituelle JOUEF et paraît avoir été doté d'une démultiplication un peu plus forte que celle de la BB 13001.

Voici ses dimensions principales en millimètres, qui permettent une comparaison utile avec le diagramme ci-contre du prototype réel : longueur H.T. 171 mm, largeur 38 mm, hauteur 49 mm.

La carrosserie est finement moulée, mais les rambardes un peu voyantes. Elles sont toutefois peu fragiles puisqu'en matière plastique souple. Réf. 853 E, prix 32 F.

Les troisième et quatrième engins moteurs annoncés sont représentés par un modèle de structure identique, à



HO-JOUEF

Locomotive électrique de vitesse type CC 7107.

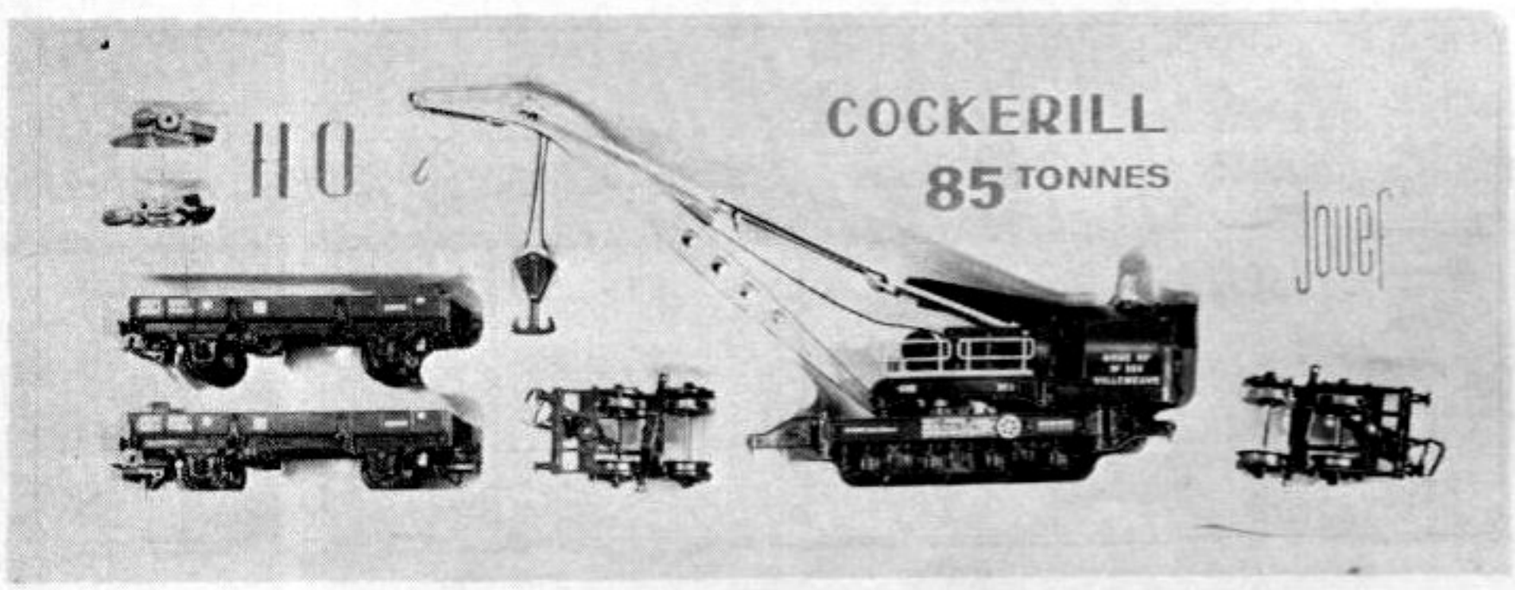
l'image d'une locomotive électrique française de prestige existante en version SNCF et NS. C'est, vous l'avez deviné, la célèbre locomotive électrique CC du record de vitesse, série 7100 de la SNCF (modèle JOUEF réf. 854 E, prix 32 F), dont une série similaire, série 1300, a été livrée par l'Alsthom aux Chemins de fer hollandais (modèle JOUEF réf. 855 E, prix 32 F). Contrairement aux reproductions déjà existantes de la CC 7100 SNCF, la caisse du modèle JOUEF montre des dimensions satisfaisantes : longueur H.T. 212, longueur de caisse 204, largeur 35,7, hauteur 43. Elle est de présentation sobre, mais il est possible de compléter son habillage. Dommage toutefois que les inscriptions SNCF et CC 7107 soient rapportées et non venues directement de moulage !

Hélas ! ainsi qu'un modèle semblable d'une autre firme, la 7100 JOUEF et sa sœur version NS se voient dotées de bogies fantaisistes qui en gâchent toute la vérité... C'est en effet le châssis moteur de la CC 40 100 que l'on retrouve ici, avec des bogies d'un empattement nettement insuffisant.

Heureusement, pour nous consoler de ces modèles bâtards, il y a le matériel spectaculaire évoqué, que notre cliché de couverture montre sous ses deux aspects principaux.

Il s'agit d'une reproduction très heureuse de la grue à vapeur autonome Cockerill n° 159 du dépôt SNCF de Villeneuve. D'une puissance maximum de 85 t au gros "croc", ce type de grue est utilisé par la SNCF principalement pour le relevage du matériel roulant déraillé et aussi pour la construction d'ouvrages d'art : ponts, viaducs ou autres travaux à proximité de la voie ferrée.

Comme l'engin réel, le modèle JOUEF possède quatre bras articulés pour son calage en position de travail. Dans cette position, les bras, ouverts à 45 ou 90 °, sont appuyés sur la tête à ressort de petites pièces figurant les vérins réels, elles-mêmes posées sur des "cales" fournies avec l'ensemble. En ordre d'acheminement, ces mêmes bras, orientés alors dans le prolongement des longerons de châssis, prennent appui sur la traverse danseuse,



HO-JOUEF

Les divers éléments constitutifs de la grue Cockerill dans leur présentoir.

(Voir suite page 124).

"NUREMBERG-EXPRESS"

*Les nouveautés 1966 pour le Modélisme Ferroviaire présentées à la XVII*eme *Foire Internationale du Jouet du 13 au 18 février 1966*

Avec ses aménagements nouveaux, notamment l'inauguration du Europa-Haus, un bâtiment neuf spécialement construit, qui porte à 42 000 mètres carrés la surface totale de la foire, et sa liste toujours augmentée d'exposants, en tout 1 180 cette année, la Foire de Nuremberg est devenue la première foire internationale du jouet du monde.

On estime à 300 000 le nombre des articles offerts à Nuremberg ! Heureusement, ceux-ci n'intéressent pas tous le modélisme ferroviaire, car notre tâche d'informer avec précision nos lecteurs deviendrait alors problématique. Déjà les nouveautés concernant notre hobby sont nombreuses et prouvent la vitalité certaine du chemin de fer miniature. Le HO, bénéficiant des efforts de miniaturisation exigés par le N, devient de plus en plus joli. Quant au N, il semble prendre un départ en flèche et bénéficie de nombreux atouts pour un avenir assuré.

Voici ci-dessous notre première liste "express" des nouveautés principales qui, bien que succincte, représente déjà un véritable tour de force des services Loco-Revue **pour être présentée dans ce numéro avec les illustrations correspondantes. Mais nous connaissons l'impatience de nos lecteurs à vouloir connaître les innovations touchant leur hobby ! Un reportage complet et détaillé que nous n'aurions pu faire dans les mêmes délais, avec toute la précision voulue, sera en outre publié dans notre prochain numéro.**

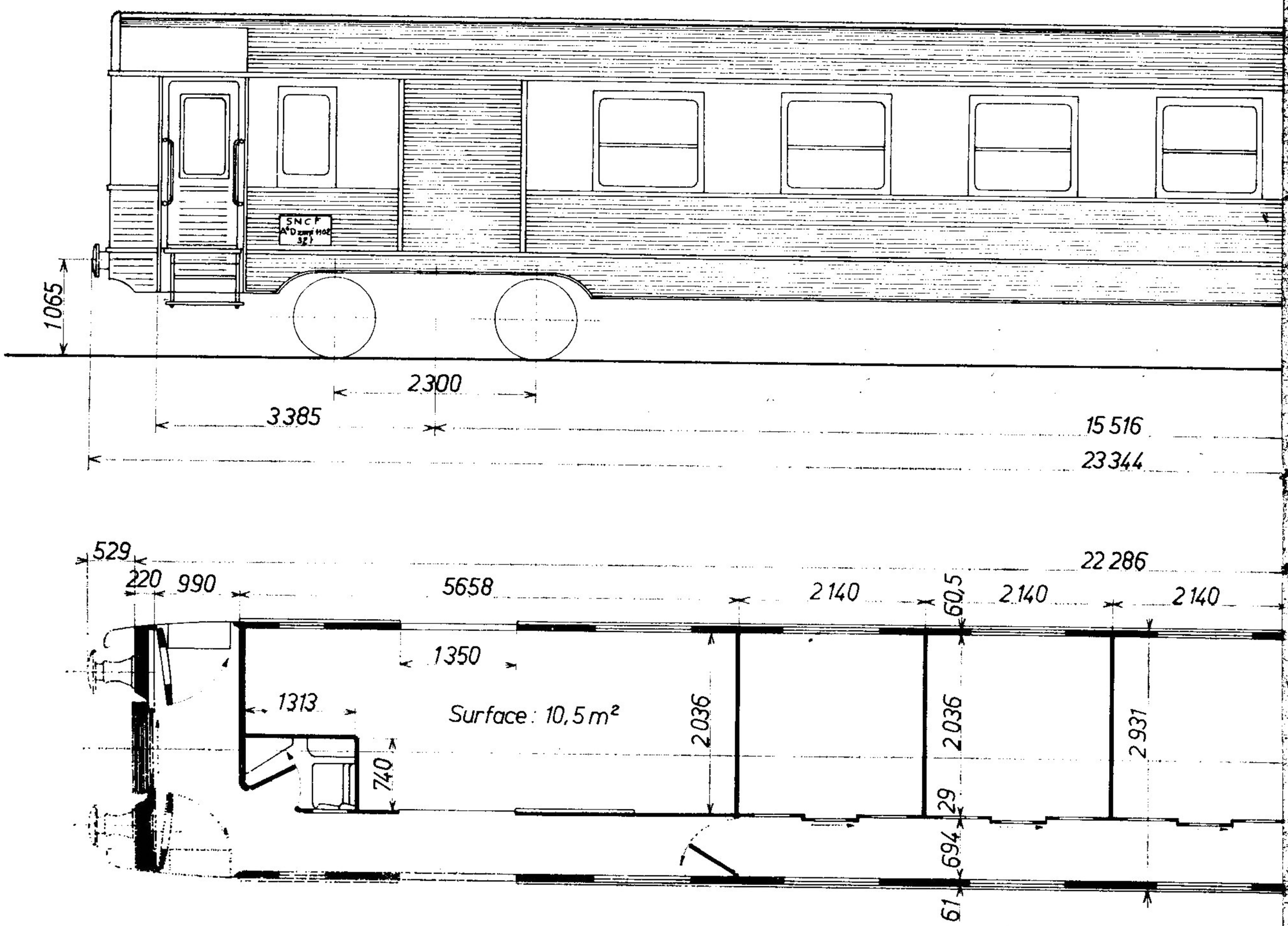
NOTA. — Nous ne reviendrons pas dans cette énumération sur les articles déjà cités à propos du Salon du Jouet à Paris et prions nos lecteurs de vouloir bien se reporter aux pages intéressées.

Selon la coutume, les rubriques sont présentées par ordre alphabétique.

LE PLAN DU MOIS

ÉCHELLE : HO - 1/87.

Voiture de 1re classe, à compartiments à bagages A6
Trains Express de la Régio



AIRFIX

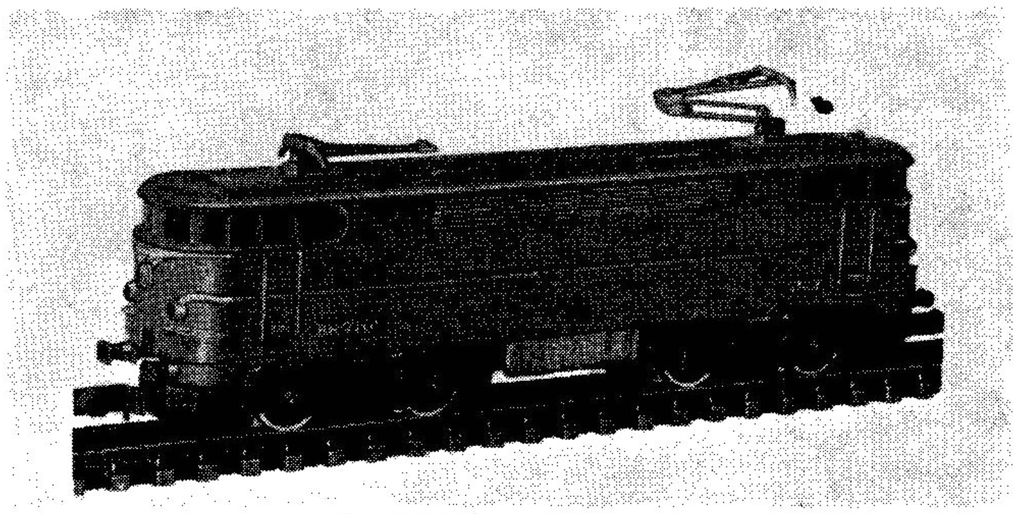
(Voir pages Paris.)

ARNOLD - RAPIDO
(Europ - Jouets)

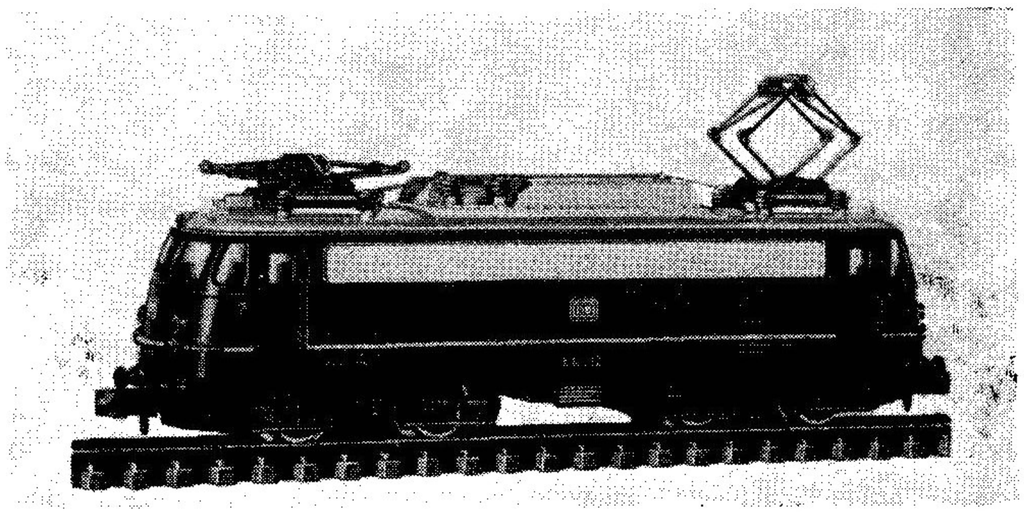
ARNOLD fête ses soixante ans et confirme sa fabrication en N. Outre les nouveautés déjà présentées à Paris, nous avons pu voir ici : nouvelle V 200 DB exacte, BB 9201 SNCF avec pantos AM, loco électrique E 10 DB, Schienenbus VT 98 DB et remorques, wagon à ballast DB, couvert américain NYC, pylônes de caténaires, accessoires.

Photos 1 et 2.

1



BB 9201 Arnold-Rapido



2

E 10 Arnold-Rapido

CASADIO
(ABC-JOUETS).

(Voir pages Paris, rubrique ABC Jouets.)

Outre les nouveautés HO annoncées pour Paris, notons une nouvelle voie à l'écartement de 9 mm qui sera développée selon un programme identique au programme HO : travelage plastique surmonté sur profilé maillechort. Disponible en septembre.

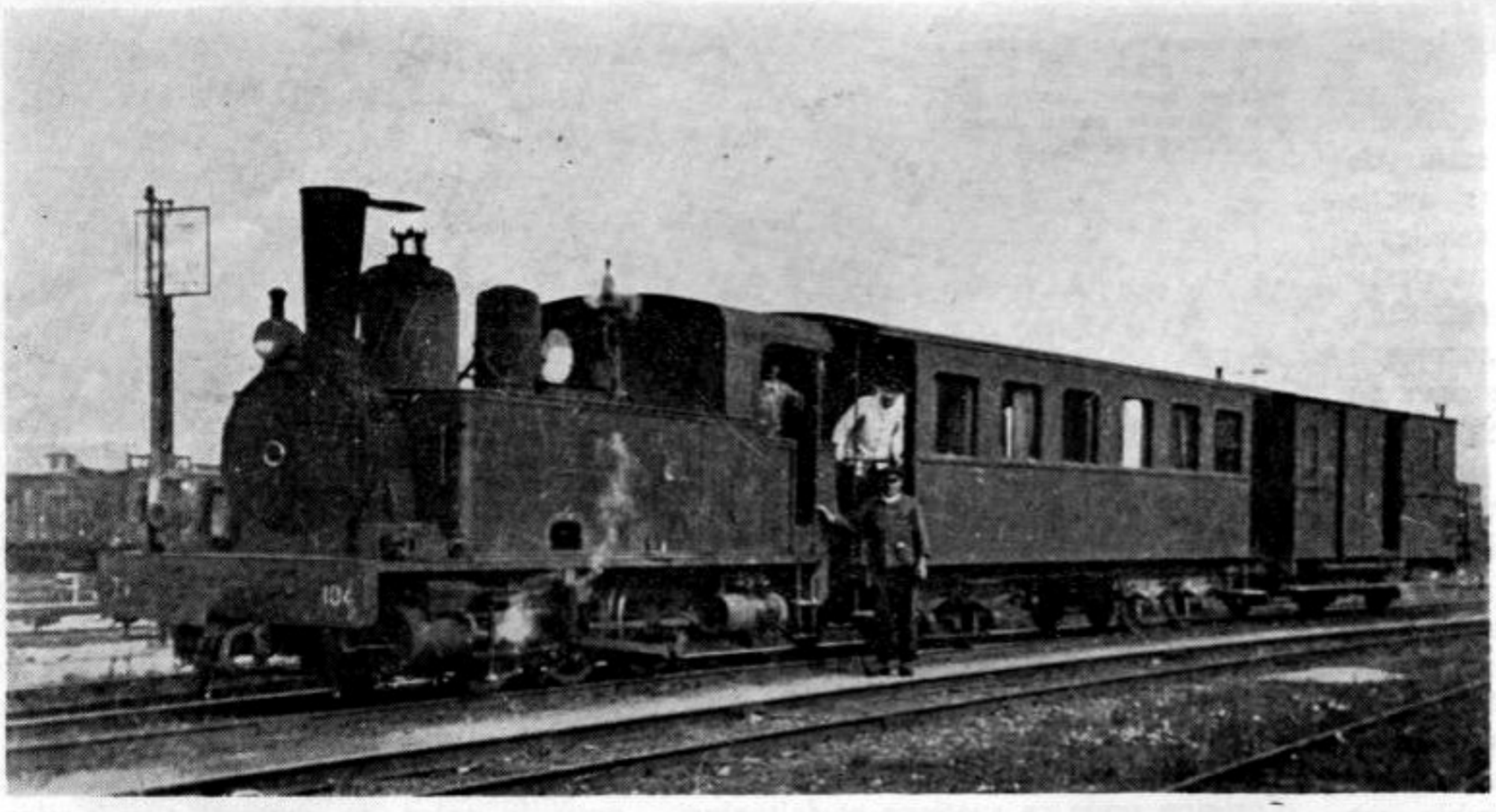
D 1091 et 1092 en acier inoxydable pour
EST - S.N.C.F.

NOTE. — Les voitures A6 D sont traitées et illustrées en nos fiches documentaires de la 8e série.

CFD LES CHEMINS DE FER DEPARTEMENTAUX
Ancien réseau de la Vendée

Par J.C. Riffaud

Die Ehemalige Nebenbahn des Departement Vendée. *Départemental Railway, the former " Vendée " System.*



Train " TV " dans une gare de la ligne, loco 030 N° 104.
Zug der " Tramways de la Vendée " mit C-Lok Nr. 104.
TV train waiting in a line station, 0-6-0 loco N° 104.

Cliché Collection Riffaud.

INTRODUCTION

Il y a une quinzaine d'anneés, le voyageur du train Nantes - Bordeaux pouvait voir en passant en gare de Luçon, un petit autorail bleu et crème portant le monogramme CFD. Cet autorail circulait sur la ligne Luçon-Les Sables d'Olonne, reste d'un important réseau à voie métrique concédé à la Compagnie des Chemins de Fer Départementaux. Nous vous proposons d'étudier ce réseau dans les lignes qui vont suivre.

CHAPITRE PREMIER

BREF HISTORIQUE

Le réseau CFD Vendée a connu depuis ses débuts plusieurs compagnies exploitantes.

a) La Compagnie des Tramways de Challans, à Fromentine.

Cette ligne à voie métrique, longue de 24 km, fut ouverte le 11 août 1896. Malgré son caractère individuel initial, elle marque le début de la constitution du réseau faisant l'objet de cette étude. Cette compagnie privée ne faisait pas en effet partie initialement du réseau des tramways de la Vendée. Son rachat par ces derniers eut lieu cependant le 1re janvier 1914.

b) La Compagnie des Tramways de la Vendée.

Ce titre représente la raison sociale d'une ligne de voie métrique desservant les petits ports de la côte vendéenne, concédée à la Compagnie des Chemins de Fer de l'Etat.

A l'origine, la Compagnie des TV se voit dotée d'un premier réseau par la concession du 10 juin 1896, réseau en étoile autour de la Roche-sur-Yon, puis d'un deuxième réseau par la concession du 7 décembre 1912. Ce deuxième réseau n'a d'autre but que de relier entre elles les antennes du premier réseau et desservir la côte atlantique. Il entra réellement en activité vers 1924 et devait apporter son appogé au réseau de la Vendée.

En 1914, le réseau de la Compagnie des TV se complète en outre de la ligne de Challans à Fromentine.

Pendant un certain temps l'exploitation connaît la vogue des premières années et l'engouement du public pour ce genre de transport, mais en 1933, l'autobus faisant son apparition, des lignes sont fermées au trafic voyageurs. Bientôt c'est le tour du trafic marchandises. Mais la guerre 1939-45 remet tout en question : pénurie de carburant d'où réouverture des lignes. (Voir le tableau détaillé en annexe I).

Les hostilités passées, dès 1947 la concurrence automobile se fait de nouveau sentir et le réseau se trouve amputé d'un bon nombre de ses lignes. L'action se poursuit et, en 1949, le 31 décembre, le réseau cesse toute activité ferroviaire.

c) La Compagnie des Chemins de Fer Départementaux.

Cette compagnie assura l'exploitation des TV à compter du 1er janvier 1939, un an après la création de la SNCF, qui se trouvait être la compagnie exploitante en remplacement des CF de l'Etat. Les CFD modernisèrent le réseau pendant la courte période de leur exploitation, mais n'empêchèrent pas la fermeture du réseau dix ans plus tard.

Nota — Plusieurs lignes devaient compléter le réseau TV, mais ne furent jamais construites. Voir la carte du réseau en annexe II.

CHAPITRE II

LA LIGNE ET LA VOIE

Le réseau d'intérêt local est long de 364 km. La ligne est entièrement en accotement des routes, excepté toutefois quelques sections en plateforme indépendante pour les rampes trop dures ou les courbes trop prononcées. Le rail, du type vignole, est fixé par

tirefonds sur traverses en buis. Il en existe plusieurs types :

— 18 kg en barres de 8 m pour le premier réseau,

— 30 kg en barres de 8 et 12 m pour le deuxième réseau,

— 17 kg en barres de 10 m pour Challans-Fromentine.

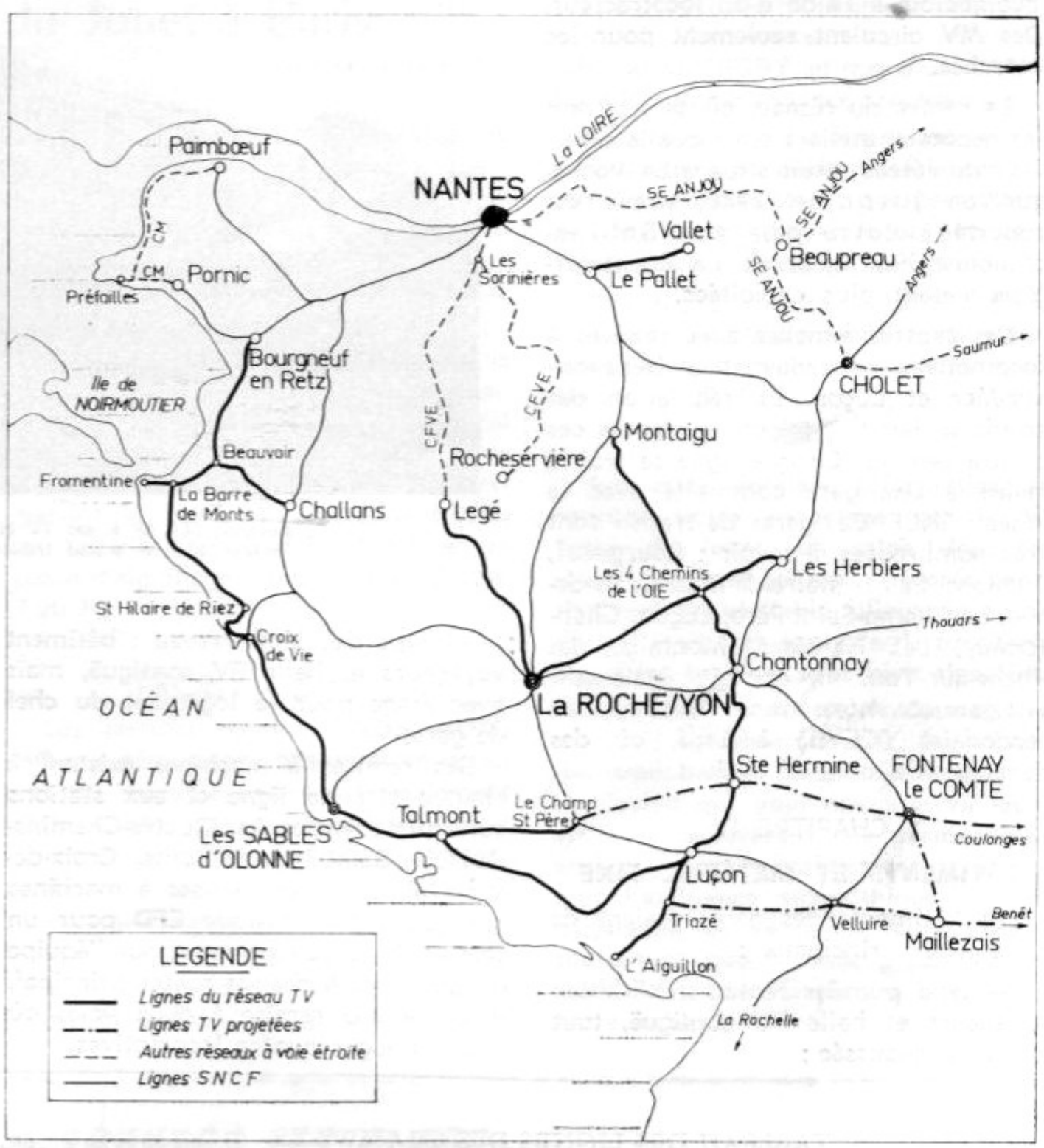
Le nombre de traverses au mètre est de deux environ. Le ballast est constitué en partie de sable ou de pierres concassées. Le rayon minimum des courbes est de 50 m, les rampes maxi. accusent 30 mm par mètre, voire quelquefois 35 mm par mètre. Le seul ouvrage d'art important à signaler est celui situé à Saint-Gilles-sur-Vie, sur la ligne des Sables-d'Olonne à Fromentine. Il s'agit du pont métallique sur la Vie, constitué par trois tabliers indépendants reposant sur quatre piliers en ciment. Ce pont est strictement réservé au réseau, le pont routier identique étant situé parallèlement.

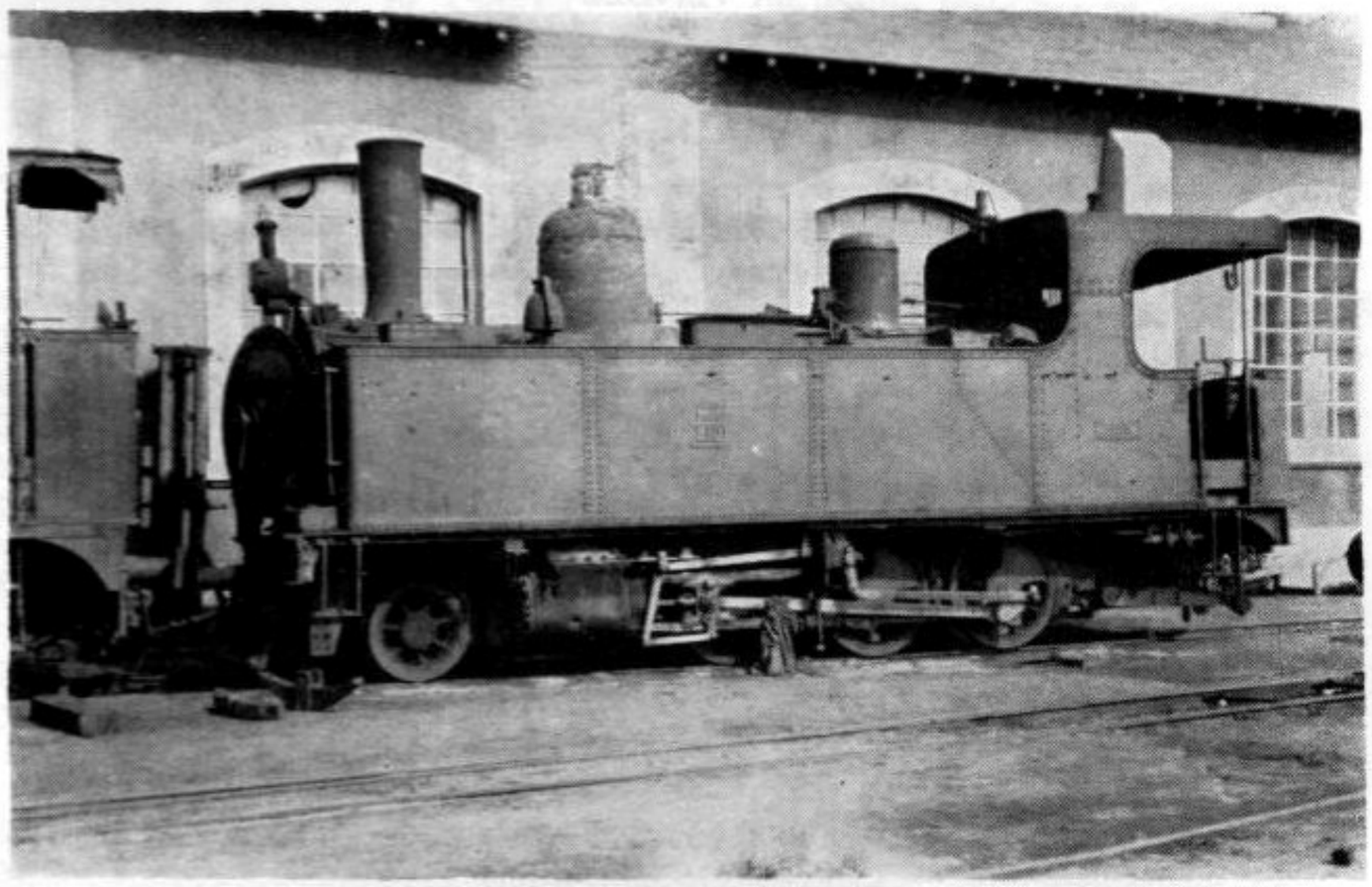
CHAPITRE III

TRAFIC ET EXPLOITATION

Ce réseau a été étudié principalement pour desservir les bourgs et villages éloignés des voies ferrées du réseau de l'Etat, afin d'écouler les produits locaux vers les villes proches. Donc, trafic local principalement. Les marchandises transportées sont les produits agricoles et laitiers, le bois et surtout les pierres. En 1948, les CFD ont transporté 63 700 tonnes de marchandises.

Le trafic voyageurs est surtout local (foires et marchés) et est animé par le transit des estivants vers les plages de la Vendée (Saint-Jean-de-Monts, Les Sables - d'Olonne, L'Aiguillon, Fromentine). En 1937, les TV transportent 820 000 voyageurs. Les locomotives à vapeur parcourent annuellement, à la même époque. 370 000 km, et les autorails 250 000 km environ. Les circulations régulières sont de l'ordre de deux à trois aller et retour par jour. A cela s'ajoutent les inévitables périodiques MV pour les foires et marchés locaux et régionaux. Au début de l'exploitation, tout le trafic s'effectue par trains MV. A l'époque où les CFD commencent leur exploitation, le trafic voyageurs est écoulé par autorail et le trafic marchandises par trains vapeur,





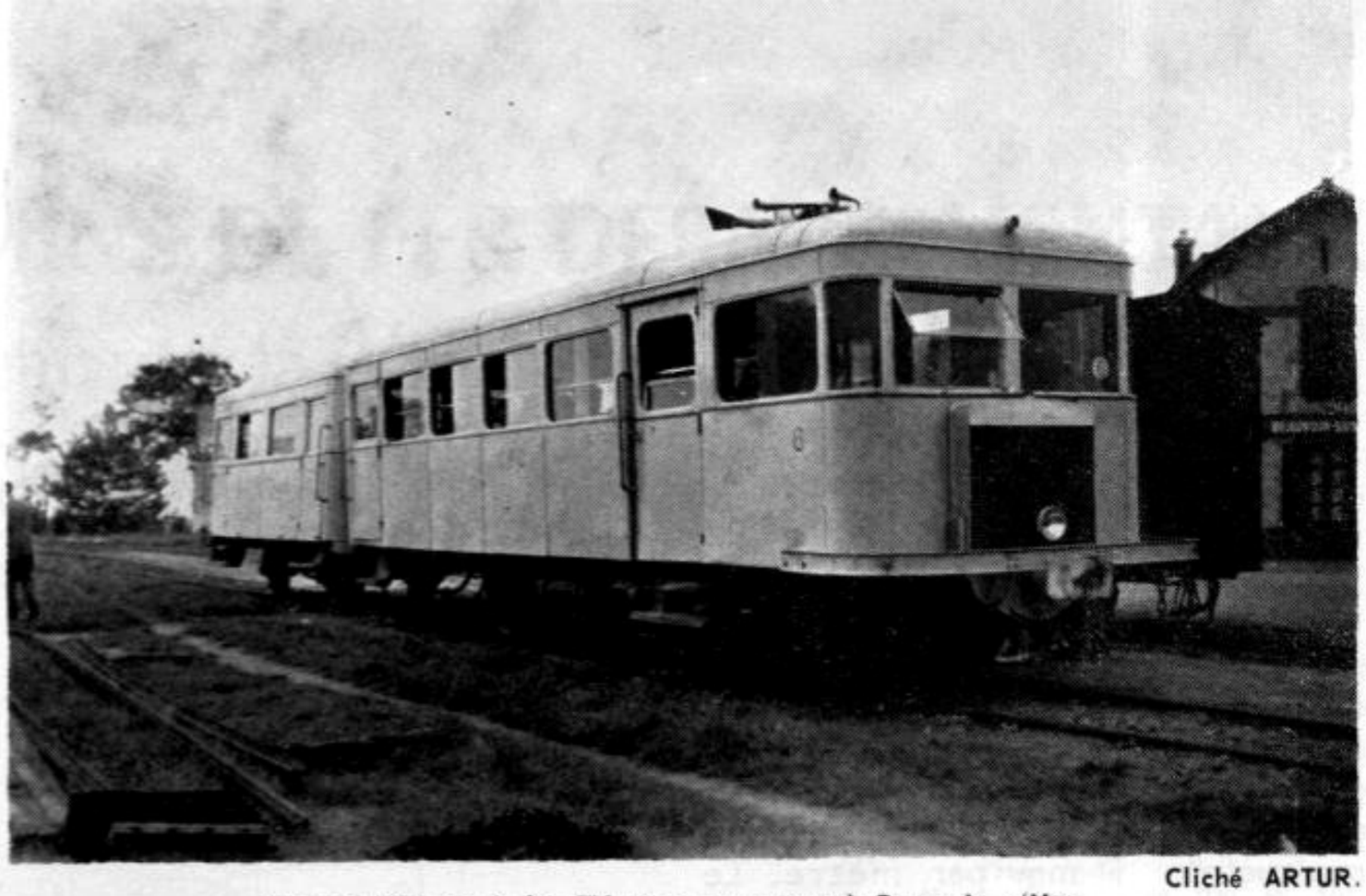
Locomotive 130 Corpet N° 410 aux Sables d'Olonne.
Lokomotive Nr. 410, Achsfolge 1 C, Bauart Corpet, in Sables d'Olonne.
2-6-0 Corpet Loco N° 410 at the Sables d'Olonne.

Cliché Laurent.

quelquefois à l'aide d'un locotracteur. Des MV circulent seulement pour les marchés.

Le centre du réseau, où se trouvent les dépôts et ateliers ainsi que la direction du réseau, était situé à La Roche-sur-Yon jusqu'en 1940, mais est reporté à cette date aux Sables-d'Olonne, les lignes de La Roche-sur-Yon n'étant plus exploitées.

Des centres annexes avec remises à locomotives se trouvent à Beauvoir-sur-Mer et Luçon. La régulation des trains se fait par téléphone depuis ces quatre centres. Chaque ligne se trouve reliée à une gare commune avec le réseau SNCF. Ces gares de transit sont très nombreuses, à savoir : Bourgneuf, Challans, Saint-Hilaire-de-Riez, Croix-de-Vie, Le Champ-Saint-Père, Luçon, Chantonnay, Les Herbiers, Montaigu, La Roche-sur-Yon. Il existait également une gare commune avec un autre réseau secondaire (CFVE) à Legé, où des échanges de matériel avaient lieu.



Cliché ARTUR.

Autorail SCF N° 6 des TV et sa remorque à Beauvoir s/Mer.
Railcar SCF N° 6 and trailer of the TV at Beauvoir s/Mer.

CHAPITRE IV

BATIMENTS ET MATÉRIEL FIXE

Les bâtiments des gares étaient de deux types principaux :

— type premier réseau : bâtiment voyageurs et halle PV contiguë, tout en rez-de-chaussée ;

— type deuxième réseau : bâtiment voyageurs et halle PV contiguë, mais avec étage pour le logement du chef de gare.

Des remises à machines existent à chaque tête de ligne et aux stations suivantes : Angles, Les Quatre-Chemins-de-l'Oie, Saint-Jean-de-Monts, Croix-de-Vie, Talmont. Ces rémises à machines sont du type classique CFD pour un seul engin, avec logement pour l'équipe de conduite. A chaque centre principal, il existe une remise à deux voies où peuvent loger quatre locomotives.

La signalisation est quasi-inexistante, mais nous devons toutefois noter :

— un carré de protection à Saint-Gilles-Croix-de-Vie ;

— un carré de protection pour traversée des voies SNCF à Luçon ;

— un carré de protection aux Sables-d'Olonne et à la bifurcation de Talmont.

A noter : le tronçon à trois files de rails (voies SNCF et CFD imbriquées) à la sortie de la gare de Croix-de-Vie-Saint-Gilles.

(à suivre).

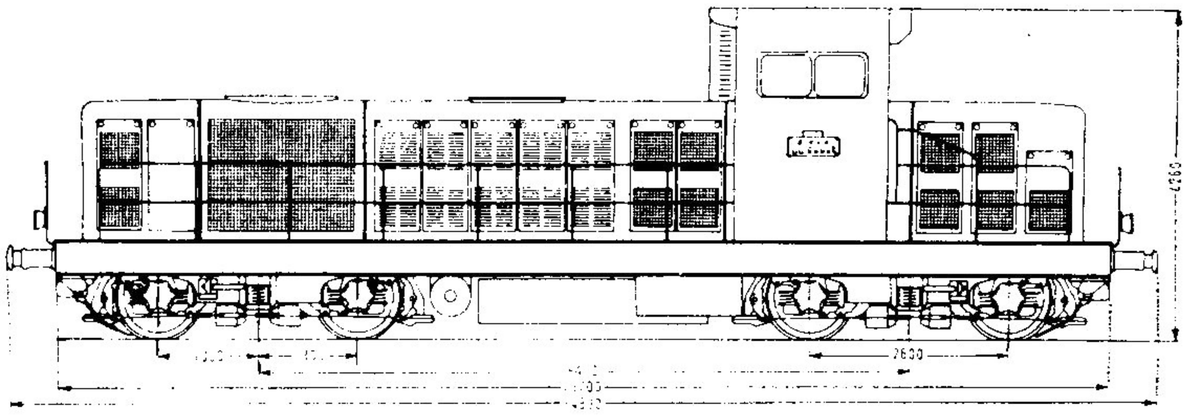
TABLEAU DES LIGNES DES TRAMWAYS DE LA VENDÉE

	LONGUEUR	DATE D'OUVERTURE	DATE DE FERMETURE DÉFINITIVE marchandises
TRAMWAY DE CHALLANS A FROMENTINE			
Challans ↔ Fromentine	24 km	11- 8-1896	S 1-10-1949
PREMIER RÉSEAU DES TRAMWAYS DE LA VENDÉE			
La Roche-sur-Yon ↔ La Naue	33 km	30- 6-1901	1- 1-1947
La Naue ↔ Legé	2 km	1- 4-1904	1- 1-1947
La Roche-sur-Yon ↔ Les Quatre-Chemins	30 km	24-12-1900	1-11-1948
Les Quatre-Chemins ↔ Les Herbiers	12 km	24-12-1900	1-11-1948
Montaigu ↔ Saint-Fulgent	20 km	15- 5-1901	—
Saint-Fulgent ↔ Les Quatre-Chemins	5 km	15- 5-1901	15- 4-1948
Les Quatre-Chemins ↔ Chantonnay	17 km	1- 1-1908	1-11-1948
Chantonnay ↔ Sainte-Hermine	17 km	10- 6-1900	S 1-10-1949
Sainte-Hermine ↔ Luçon	14 km	15- 9-1900	S 1-10-1949
Luçon ↔ L'Aiguillon	22 km	14- 8-1901	31-12-1949
Les Sables-d'Olonne ↔ Talmont	8 km	25- 3-1902	31-12-1949
Talmont ↔ Le Champ-Saint-Père	30 km	25- 3-1902	16- 9-1948
DEUXIÈME RÉSEAU DES TRAMWAYS DE LA VENDÉE			
Bourgneuf-en-Retz ↔ Beauvoir	18 km	1- 7-1922	1-10-1949
La Barre-de-Monts ↔ Croix-de-Vie-Saint-Gilles	35 km	15- 7-1923	S 1-10-1949
Croix-de-Vie-Saint-Gilles ↔ Les Sables-d'Olonne	29 km	1- 4-1925	S 1-10-1949
Voie du port des Sables-d'Olonne	1,5 km	13- 8-1925	1-10-1949
Talmont ↔ Luçon	47 km	8- 6-1930	31-12-1949
	364,5 km		

S = Des trains de service sont autorisés à circuler jusqu'à la dépose de la voie.

Le Jouet Français

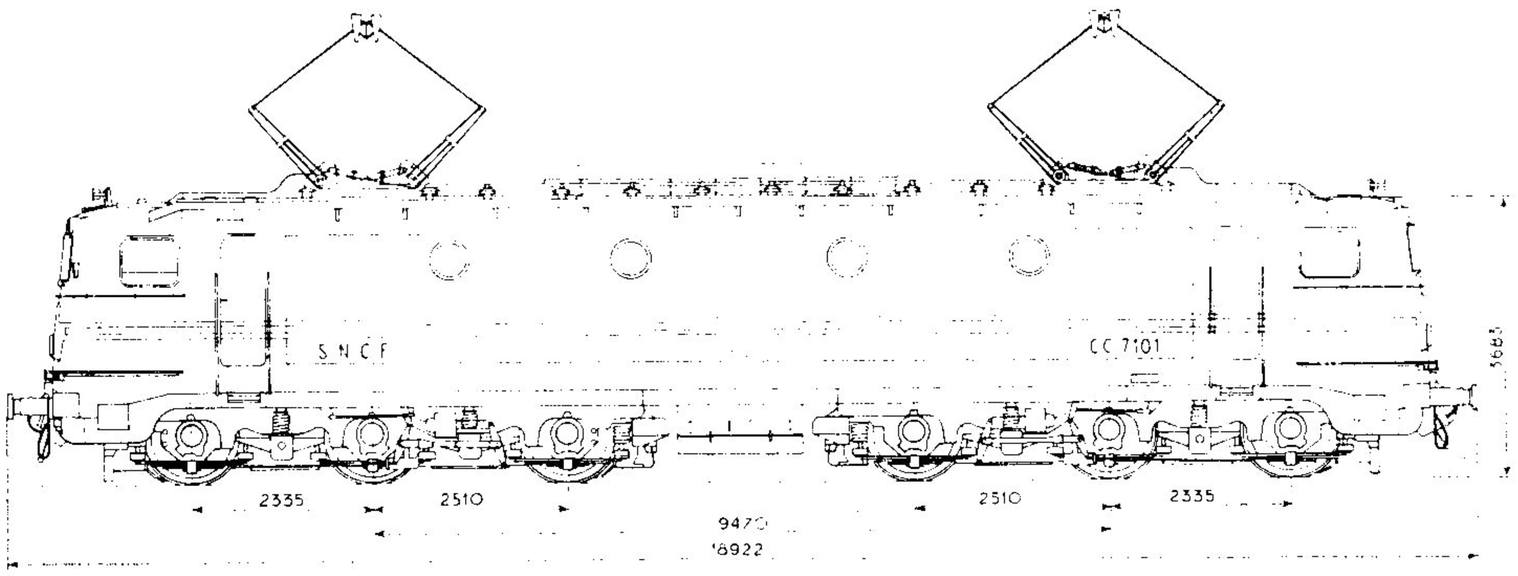
JOUEF-HO



BB 66 000

	Cotes réelles	Transposées à l'échelle du 1/87e	Cotes du modèle Jouef
Le Jouet Français : JOUEF-HO.			
Longueur hors tampons	14 890	171	171
Longueur de caisse	13 700	157,4	169
Largeur totale	2 980	34	38
Hauteur de cabine	4 260	49	49

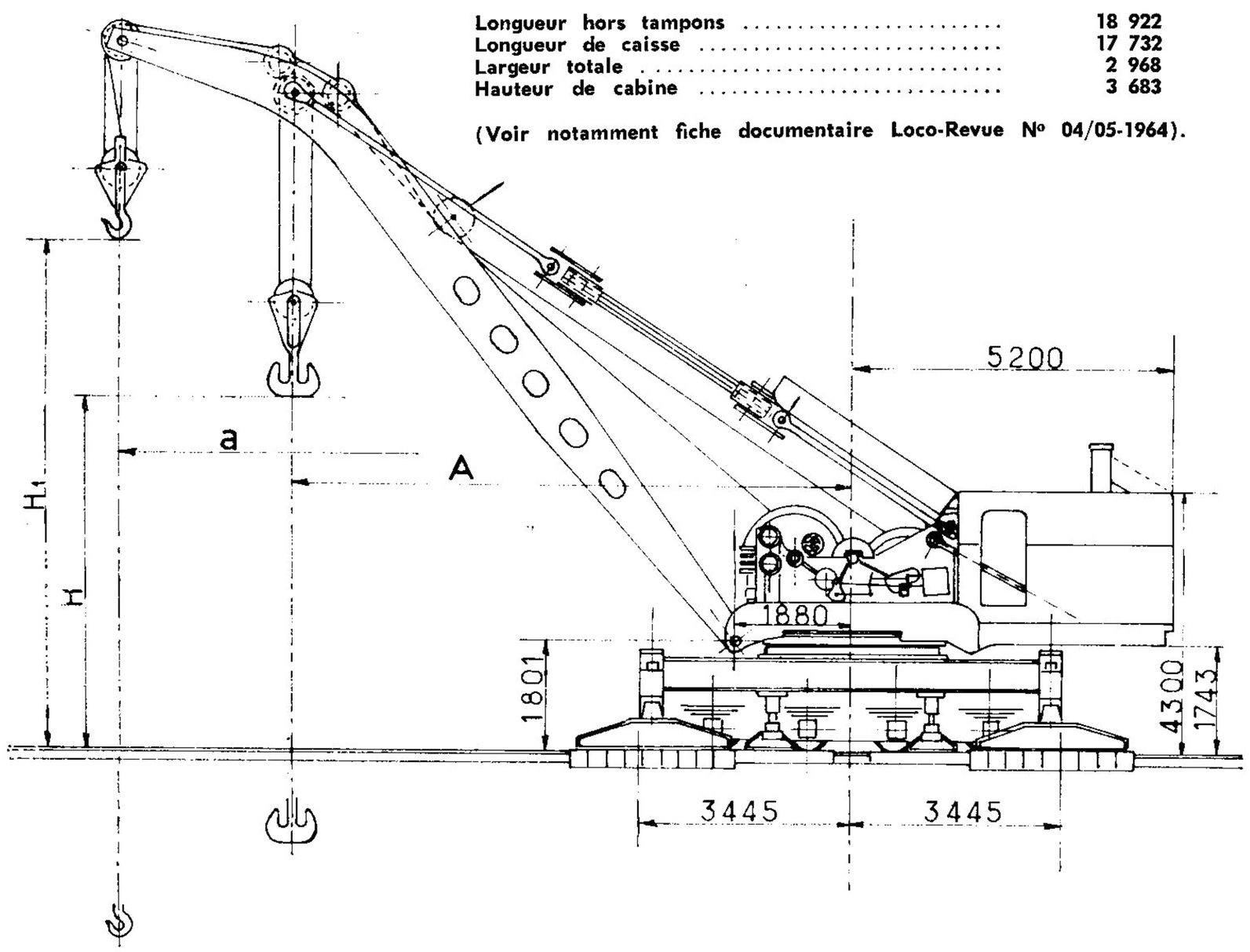
(Voir notamment fiche documentaire Loco-Revue N° 56-1965).



CC 7107

	Cotes réelles	Transposées à l'échelle du 1/87e	Cotes du modèle Jouef
Longueur hors tampons	18 922	217	212
Longueur de caisse	17 732	203,8	204
Largeur totale	2 968	34	35,7
Hauteur de cabine	3 683	42	43

(Voir notamment fiche documentaire Loco-Revue N° 04/05-1964).



Pour chacune des firmes exposantes, nous n'avons bien entendu cité que les marques pour lesquelles étaient présentées une ou des nouveautés.

Cet énoncé n'est donc pas limitatif, nous publierons en notre prochain numéro d'Avril, un tableau récapitulatif des différentes marques citées en nos reportages et leurs importateurs ou représentants.

GRUE	Cotes réelles	Transposées à l'échelle du 1/87e	Cotes du modèle Jouef
Longueur du châssis principal	6 890	79	80
Largeur totale	3 050	35	38
Hauteur de cabine	4 300	49,4	50
Encombrement en largeur (Bras à 90°)	6 290	72,2	76
Portée A du gros croc	: 4,45 à 10 m		
Portée a du petit croc	: 6,70 à 12,90 m		
Hauteur de levage H	: 7,60 à 9,60 en fonction de la portée		
Hauteur de levage H2	: 8,40 à 13 m en fonction de la portée		